

「幼児の事故と安全教育」

花 田 順 信

一、幼児の事故の現状

昭和五三年の人口動態統計によると、事故による死者数は約三万人である。人口一〇万対死亡率は二六・二%である。死因順位からみると、脳卒中、がん、心臓病、肺炎および気管支炎に続いて第五位である。第一～三位の病気は成人病であり、いまのところ、ある程度年を取ってくれば、こういう病気になる、それで死亡するのはやむをえないことである。ところが、防ごうと思えば防げるはずの事故が国民の死亡原因の第五位になっていることは非常に問題である。総死亡中に占める割合は四・三%である。（表1）

以上は乳児から老人まで全てを含めた統計であるが、年令階級別にみると、一～二四才では事故が死因の第一位を占めている。男女別にみると、男は一～二四才、女は一～九で事故が第一位である。

年令階級別の人口一〇万対死亡率をみると、〇才では四一・八%と高い。しかし、乳児はいろいろの意味で抵抗力が弱く他の原因で多く死亡するため、死因順位からみると事故は第五位になっている。一～四才は二八・三%で全体の死亡率より高い。五～九才は一三・六%、一〇～十四才は五・五%と最も低い。十五～十九才は二四・七%、二〇

第1表 死亡事故（昭和53年）

死 者 数	30,017人
人口10万対死亡率	26.2%
死 因 順 位	第 5 位
総死亡中に占め割合	4.3%

出典：昭和55年版「国民衛生の動向」

第2表 年齢階級別にみた事故の死亡率と主な種類別割合（昭和52年）

年齢階級	人口10万対死亡率	主 な 種 類
1)		
0 歳	43.0	機械的窒息(73.5%)
1～4 歳	30.5	溺死(42.7%)自動車事故(29.0%)
5～14歳	9.9	自動車事故(42.1%)溺死(30.1%)
15～29歳	19.5	自動車事故(63.1%)
30～44歳	18.2	自動車事故(42.1%)
45～64歳	30.9	自動車事故(41.5%)
65歳以上	85.8	自動車事故(28.2%)墜落(24.9%)

0歳の死亡率は出生10万対である。

出典：昭和54年版『国民衛生の動向』による。

る。五～一四才では、自動車事故が最も多くて四二・一%、しかし溺死も多くて三〇・一%を占めている。一五～二九才では自動車事故が六三・一%と圧倒的に多い。(表2)

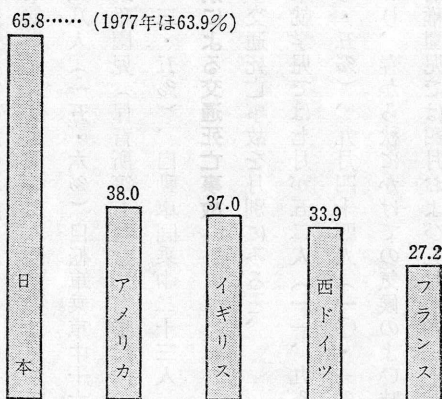
一～一四才の子どもの場合、自動車事故と溺死が多い。これを国際的に比較してみると、わが国は自動車事故の死亡率では、五～一四才では諸外国より低い、一～四才ではドイツ連邦について高い。また溺死の死亡率では、一～四才では諸外国より高い。五～一四才でもアメリカについて高い。このように、わが国では、幼児を危険な車と水から守る必要性が痛感される。(注1)

一四才は二一・二%となっている。年齢階級別に事故の種類をみると、一四才では機械的窒息が圧倒的に多くて七三・五%を占める。これは、寝返りなどによる圧迫や、吐乳などによる窒息である。一～四才では最も多いのは溺死で四二・七%を占めている。これは、水泳中に溺れるのではなく、遊んでいる間に川や池に落ちる。また、家庭において電気洗濯機や浴槽に落ちる等が特徴である。次いで多いのが自動車事故である。二九・〇%を占めている。

二、交通事故の現状 (注2)

わが国の交通事故による死傷者数は、昭和四十五年をピークにして年々減少しており、とくに昭和五十二年の死者数は八、九四五人と昭和三十三年以来十九年ぶりに九、〇〇〇人を下回った。しかし、このような傾向のなかにあって、子どもの交通事故死者の占める比率が依然として高くなっており、その中でも、とくに、幼児の死者の占める割合は欧米諸国と比べてきわめて高くなっている。(図1)

図1. 幼児の交通事故死者中に占める割合
(国連統計資料1972年)



したがって、わが国の場合、将来の国を担う幼児を交通事故から守り、健やかに育てていくための諸対策について親をはじめおとなたちがもっと真剣に考え、より積極的に取組んでいく必要があるが、そのためには、幼児の交通事故の原因その他の実情を十分知っておく必要がある。昭和五十二年中における幼児の交通事故の発生状況および特徴等は次のとおりである。

子どもの交通事故による死者数は一、一八〇人であるが、これを学令層別にみると幼児が七五五人(六三・九%)と最も多く、次いで小学生が三四一人(二八・九%)、中学生八四人(七・一%)の順になっている。

しかし、昭和四十五年に比べると昭和五十二年の全交通事故死者は四六・六%の減少にとどまっている。

また、幼児の交通事故死者が全交通事故死者に占める割合は、昭和四十五年が八・一%であったが、昭和五十二年には八・四%と逆に少し高くなっている。

幼児の交通死亡事故統計の概要

(1) 歩行中のものが多い(図2)

幼児の交通死亡事故を状態別にみると、

① 未就学児(幼稚園等に入園前の幼児)では歩行中のものが三五二人(八〇・五%)と最も多く、次いで自動車同乗中六八人(一五・六%)、自転車乗車中十六人(三・七%)の順になっている。

② 幼稚園児(保育所等も含む)も歩行中のものが二五〇人(七八・六%)と最も多く、次いで自転車乗車中四十三人(一三・五%)、自動車同乗中二十三人(七・二%)の順になっている。

(2) 月別による交通死亡事故

幼児の交通死亡事故を月別にみると、

① 未就学児では七月が五二人(一一・九%)と最も多く、次いで十月四十九人(一一・二%)、四月四十六人(一〇・五%)、九月四十四人(一〇・一%)、三月四十二人(九・六%)、八月四十一人(九・四%)の順になっている。春から秋にかけての気候のよい時期に多く発生している。

② 幼稚園児では四月および五月が各三十七人(一一・六%)と最も多く、次いで六月三十三人(一〇・四%)、三月および七月が各三十二人(一〇・一%)、八月および十月が各二十八人(八・八%)の順になっており、未就学児とほぼ同様の傾向がみられる。

(3) 時間帯別

幼児の交通死亡事故を時間帯別にみると、

① 未就学児では十六時が四十八人(一一・〇%)と最も多く、次いで十四時四十七人(一〇・八%)、十時四十四人(一〇・一%)、十五時四十二人(九・六%)、十三時四十一人(九・四%)の順になっており、日中の各時

間帯にやや平均化している。

- ② 幼稚園児では十六時が六〇人（一八・九％）と最も多く、次いで十五時五〇人（一五・七％）、十七時三十九人（一二・三％）の順になっており、午後の下校時から夕方までの時間帯に多くみられる。

(4) 曜日別

幼児の死亡事故を曜日別にみると、

- ① 未就学児では月曜日が七十五人（一七・二％）と最も多く、次いで日曜日六十八人（一五・六％）、土曜日および金曜日が各六十一人（一四・〇％）、木曜日六〇人（一三・七％）の順になっている。
- ② 幼稚園児では日曜日が五十七人（一七・九％）と最も多く、次いで土曜日五十四人（一七・〇％）、火曜日四十五人（一四・二％）、金曜日四十四人（一三・八％）の順になっている。

(5) 昼夜別

幼児の死亡事故を昼夜別にみると

- ① 未就学児では昼が三七一人（八七・七％）で、夜が六十六人（一五・一％）で昼が大半を占めている。
- ② 幼稚園児も昼が二七九人（八七・七％）で、夜の三十九人（一二・三％）に比べて圧倒的に多くなっている。

(6) 天候別

幼児の死亡事故を天候別にみると、

- ① 未就学児では晴が三〇五人（六九・八％）と最も多く、次いで曇一一四人（二六・一％）、雨十四人（三・二％）、雪三人（〇・七％）、霧一人（〇・二％）の順になっている。
- ② 幼稚園児では晴が二〇一人（六三・二％）と最も多く、次いで曇一〇五人（三三・〇％）、雨九人（二・八％）、雪三人（〇・九％）の順になっている。

(7) 道路幅員別

幼児の交通死亡事故を道路幅員別にみると、

- ① 未就学児では、七・五米未満の道路が、三二〇人（七三・二％）と最も多く、次いで九・〇米以上の道路五十二人（一一・九％）の順になっている。

- ② 幼稚園児でも同様に七・五米未満の道路が二一五人（六七・六％）と最も多く、次いで九米以上の道路五六人（二七・六％）、七、六米以上九米未満四十七人（一四・八％）の順になっている。

(8) 事故類型別

幼児の交通死亡事故を事故類型別にみると、① 未就学児では人対車両三三八人（七七・三％）と最も多く、次

いで車両相互三二人（七・三％）、自転車対車両二七人（六・二％）、車両単独および踏切が各二〇人（四・六％）の順になっているが、踏切事故は他の年齢層が減少しているのに対して未就学児が増加しているのが注目される。

- ② 幼稚園児では人対車両が二四六人（七七・四％）と最も多く、次いで自転車対車両四七人（一四・八％）、車両相互十二人（三・八％）、車両単独七人（二・二％）、踏切六人（一・九％）の順になっている。

(9) 横断場所別

幼児の交通死亡事故のうち、横断中の事故が全体の七七・〇％を占めているが、これを横断場所別にみると、

- ① 未就学児では、見とおしのよいところでの横断が一二〇人（三五・五％）と最も多く、次いで車両のかげからの横断六六人（一九・五％）、物かげからの横断四六人（一二・六％）の順になっている。

- ② 幼稚園児も同様の傾向にあり、見とおしのよいところでの横断が一〇一人（四一・六％）、車両のかげからの横断七〇人（二八・八％）、物かげからの横断二九人（一一・九％）の順になっている。

(10) 違反原因別

幼児の交通死亡事故を違反原因別にみると、

① 未就学児ではとび出しによるものが一六人(三四・三%)と最も多く、次いで横断違反七九人(二三・四%)、ひとり歩き四二人(一二・四%)、路上遊戯中四一人(一二・一%)、踏切不注意一五人(四・四%)、信号無視五人(一・五%)の順になっている。

② 幼稚園児ではとび出しによるものが七九人(三二・五%)と最も多く、次いで横断違反七六人(三一・三%)路上遊戯中一六人(六・六%)、ひとり歩き一五人(六・二%)の順になっている。

(11) 運転者側の原因別

幼児の交通死亡事故のうち最も多いのが車両によるものであるが、加害車両の運転者の違反原因をみると未就学児、幼稚園児ともに安全運転義務違反が最も多く全体の約二〇%を占めており、次いで交差点の安全通行違反、横断違反、通行区分違反、徐行違反、一時停止違反の順になっている。

(12) 幼児側の原因別

幼児の交通死亡事故のうち、幼児側に第一原因があると認められる事故について、その原因をみると、

① 未就学児では通行方法不良(とび出し、斜め横断等)によるものが一八九人(五五・九%)と最も多く、次いで保護者、同伴者の不注意八九人(二六・四%)、判断誤り一七人(五・〇%)、発見おくれ六人(一・八%)の順になっている。

② 幼稚園児も同様で通行方法不良が一三九人(五七・二%)と最も高く、次いで保護者、同伴者の不注意四九人(二〇・二%)、発見のおくれ十一人(四・五%)、判断誤り六人(二・五%)の順になっている。

(13) 事故発生時における同伴者の状況

未就学児の交通死亡事故の発生時における同伴者の状況をみると、

① 同伴者がいたものが三七九人(五二・六%)

② 同伴者がいなかったもの、すなわち未就学児の単独歩行中のものが三五八人(四七・四%)となっており、同伴中のものが過半数を占めていることが注目される。

(14) 事故発生当時の同伴者の内訳

次に、未就学児の事故当時の同伴者の内訳をみると、母親と連れだって歩行中のものが一四六人(一九・三%)と最も多く、次いで友人七八人(二〇・三%)、父親六九人(九・一%)、兄弟四二人(五・六%)、祖父母三六人(四・八%)の順になっている。また、母親等の同伴中における不注意の形態としては、他人と雑談中、買物その他用足し中が多いことが注目される。

(15) 自宅からの距離別事故発生状況

幼児の交通事故を自宅からの距離別にみると、

① 未就学児では自宅から五〇米未満のところが一七四人(四五・七%)と最も多く、次いで一〇〇米以上五〇〇米未満六一人(一六・〇%)、五〇米以上一〇〇米未満および一、〇〇〇米以上が各五九人(一五・五%)、五〇〇米以上一、〇〇〇米未満二八人(七・三%)の順になっている。

② 幼稚園児では自宅から五〇米未満のところが一〇九人(三六・三%)と最も多く、次いで一〇〇米以上五〇〇米未満八一(二七・〇%)、五〇米以上一〇〇米未満三九人(一三・〇%)、一、〇〇〇米以上三六人(一二・〇%)、五〇〇米以上一、〇〇〇米未満三五人(一一・七%)の順になっている。

(16) 都道府県別事故発生状況

幼児の交通死亡事故の発生状況を都道府県別にみると、

① 未就学児では北海道が三二人(七・三%)と最も多く、次いで東京二八人、愛知二七人、大阪二五人、静岡二

図2 幼児の交通死亡事故の状态的構成比

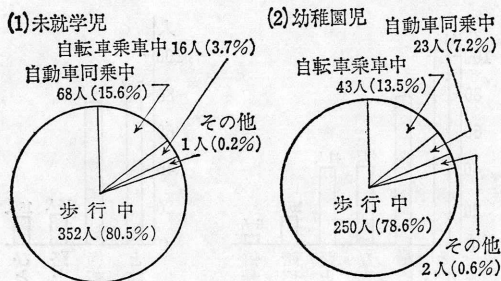


図3 幼児の交通死亡事故の時間帯別発生状況

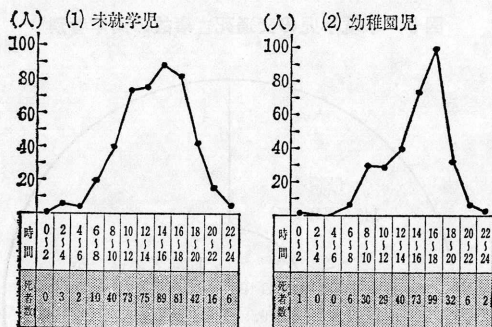
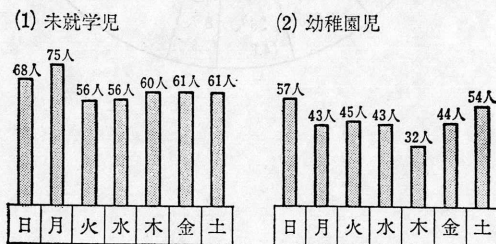


図4 幼児の交通死亡事故の曜日別発生状況



四人、崎玉二三人の順になっているが、逆に最も少ないのが山梨の〇人となっている。

② 幼稚園児では愛知が二人（六・九％）と最も多く、次いで大阪二〇人、神奈川一五人、崎玉十四人、東京十一人の順になっているが、逆に最も少ないのは高知および沖縄の〇人となっている。

以上幼児の交通事故の現状であるが、幼児の交通事故が依然として高い比率を占めている背景には、親をはじめ社会のおとなたちの幼児に対する無理解と無責任さがあるためである。

交通事故に遭った幼児の親ばかりでなく、世間一般の親たちのなかには、交通ルールや交通の危険性について全く

図5 幼児の交通死亡事故の違反原因別

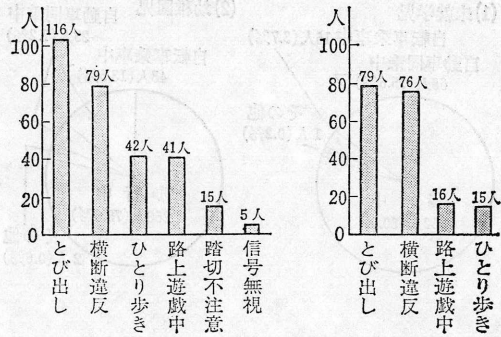
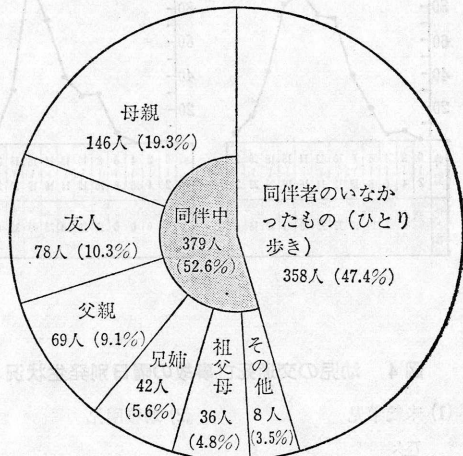


図6 未就学児の交通死亡事故の同伴者別

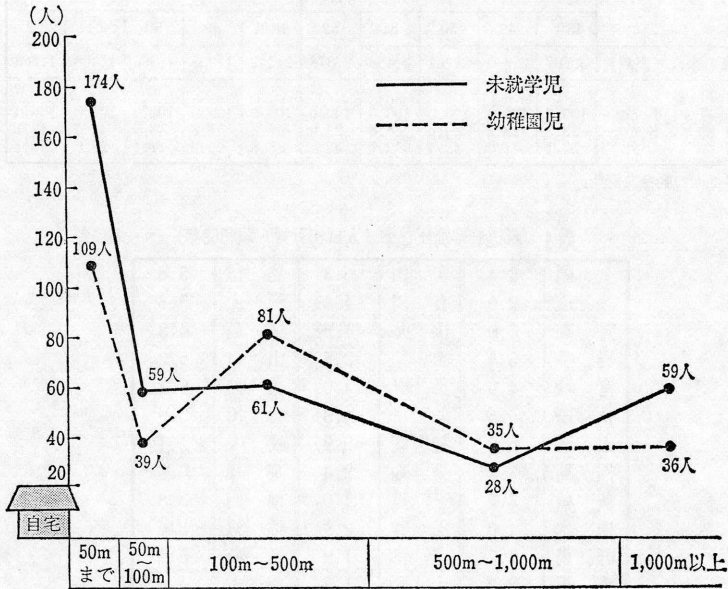


無知な幼児をひとり歩きさせたり、同伴中であっても手を離して看視を怠ったりしている例が多くみられる。また、幼児に対して指導教育すべき立場にある親たちが、幼児と連れだつて歩きながら信号無視や斜め横断等の悪いお手本を示して平然としている例などもみられる。

三、溺死の現状^(注3)

昭和五十三年の人口動態調査によると、不慮の事故死亡者総数は、三万人におよび、死因順位からみると、第五位を占めている。とくに、一〜四才から二〇〜二十四才までのすべての年齢階級では、この不慮の事故が、死因順位第

図7 幼児の交通死亡事故の自宅からの距離別



一位を占めている。

不慮の事故のなかでも、大きな割合を占めている、自動車事故と溺死について、最近五か年の推移を示したのが表3である。これによると、一〇四才、五〇四才ともに、自動車事故と溺死をあわせたものの割合が、不慮の事故中七割を越えていることがわかる。さらに、年次推移をみると、多少の増減はあるものの、一〇四才、五〇四才ともに、自動車事故の占める割合が減少傾向にあり、逆に溺死の割合が増加傾向にあることがわかる。

次に、一日当りの溺死者数を月別にみると、図8に示したとおりである。一〇四才では、四〇七月に多く、五〇一四才では、学校の夏休みのもこともあってか、七・八月が多い。

都道府県別に、溺死の死亡率（人口一〇万対）をみると、最低の東京をはじめとし、京都、大阪等大都市圏が低率を示している。（表4）

次に、溺死の中でレクリエーション中に占める割合を示したのが表6である。年齢別では、一〇四才より五〇一四才の方がレクリエーション中に占める割合が多く、

表3 不慮の事故死亡中に占める、自動車事故、溺死の割合

	1～4歳					5～14歳				
	48年	49	50`	51	52	48年	49	50	51	52
不慮の事故（実数）	3,197	2,860	2,761	2,438	2,378	2,342	1,995	1,956	1,708	1,766
百分率 不慮の事故 自動車事故 溺死	100.0 33.3 38.1	100.0 28.5 41.9	100.0 29.9 42.4	100.0 28.8 42.7	100.0 29.0 42.7	100.0 45.8 25.8	100.0 41.2 29.0	100.0 43.7 27.4	100.0 42.6 29.0	100.0 42.1 30.1

資料：人口動態統計

表4 都道府県別死亡率（人口10万対）昭和52年

全 国	3.4	富 山	6.3	島 根	5.8
北海道	2.9	石 川	4.4	岡 山	5.6
青 森	5.0	福 井	4.6	広 島	4.8
岩 手	5.4	山 梨	2.5	山 口	5.3
宮 城	4.0	長 野	4.0	徳 島	6.3
秋 田	5.5	岐 阜	4.3	香 川	3.9
山 形	6.9	静 岡	2.9	愛 媛	5.1
福 島	3.9	愛 知	2.4	高 知	6.5
茨 城	3.7	三 重	4.0	福 岡	3.8
栃 木	4.0	滋 賀	2.9	佐 賀	5.6
群 馬	2.7	京 都	1.8	長 崎	6.1
埼 玉	2.2	大 阪	1.8	熊 本	4.6
千 葉	2.7	兵 庫	3.2	大 分	4.4
東 京	1.4	奈 良	2.6	宮 崎	5.5
神奈川	2.1	和歌山	3.3	鹿児島	5.0
新 潟	5.8	鳥 取	7.1	沖 縄	4.8

資料：人口動態統計

表5 溺死事故のうち家庭に占める割合 昭和52年

	1～4歳			5～14歳		
	実数（割合）	（家庭）	（その他）	実数（割合）	（家 庭）	（その他）
総数	1015 (100.0)	(41.6)	(58.4)	532 (100.0)	(3.4)	(96.6)
男	680 (100.0)	(36.8)	(63.2)	416 (100.0)	(2.9)	(97.1)
女	335 (100.0)	(51.3)	(48.7)	116 (100.0)	(5.2)	(94.8)

資料：人口動態統計

表6 溺死事故のうちレクリエーション中に占める割合 昭和52年

	1～4歳			5～14歳		
	実数（割合）	（レク中）	（その他）	実数（割合）	（レク中）	（その他）
総数	1015 (100.0)	(27.9)	(72.1)	532 (100.0)	(59.8)	(40.2)
男	680 (100.0)	(30.3)	(69.7)	416 (100.0)	(62.0)	(38.0)
女	335 (100.0)	(23.0)	(77.0)	116 (100.0)	(51.7)	(48.3)

資料：人口動態統計

一日当たり溺死者数

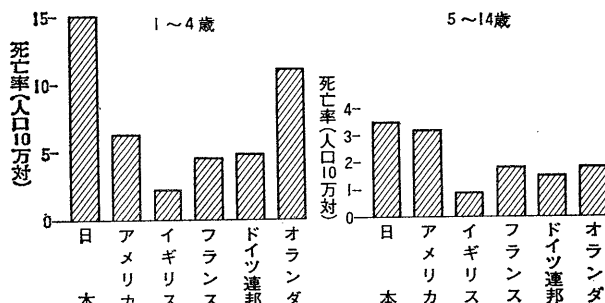
1~4歳

5~14歳

月

月	1~4歳	5~14歳
1	1.2	0.2
2	1.5	0.2
3	2.5	0.3
4	4.2	2.1
5	4.2	1.5
6	3.8	2.0
7	4.8	4.5
8	4.0	2.8
9	2.5	0.8
10	2.8	0.8
11	1.8	0.3
12	1.7	0.2

図9 溺死死亡率（人口10万対）の国際比較（1974年）



注) 発生時刻のところは不詳の割合を省略した。

33

社会経済面調査（昭和52年4～6月）

年齢	人数	発 生 時 刻			発 生 場 所		目 撃 者			救 助 の 状 況					
		0時～6時 未済	6時～12時 未済	12時～24時 未済	屋内の 風呂場 洗場	屋内の その他	河川・ 海・湖	その他	目撃 できた	近くにい ながら目撃 できた	いなか つた	その他	死に いた た	医師が 死を宣告 した	その他 の 処置 をした
1～4歳	326	—	27.9	11.3	19.0	2.1	96.5	0.6	24.8	52.1	20.2	2.8	52.1	23.0	10.7
5～14歳	143	0.6	9.1	83.9	11.3	2.1	96.5	1.4	56.6	52.1	25.9	2.8	52.1	16.1	9.8

性別では、女子より男子の方が多い。

人口動態調査では、調査の性格上不慮の事故の発生状況等の詳細を把握するうえで制約がある。これを補うために、昭和五十二年四～六月の三か月間の死亡者で、死亡原因が「交通事故以外の不慮の事故」によるものを対象に、社会経済面調査を実施した。その調査結果からその主なるものをみると、

一〇四才では朝方から正午の発生二七・九%正午から夕方方の発生五九・八%であり、発生場所は河川、海、池、堀が八割近くを占め、自宅家屋内の風呂場、洗場の一九・〇%がこれに次いでいる。目撃者が全くいなかったものが二〇・二%であり、近くに人がいたが気がつかなかったものが五二・一%である。死亡した状態で発見されたものは五二・一%で、医師の手当てを受けたものの助からなかったものが二三・〇%である。(表7)

五～一四才では、学校の授業などのこともあって、正午から夕方方の発生が八三・九%と多い。発生場所は河川、海、池、堀が実に九六・五%を占めており、友達などの目撃者が近くにいないながら助からなかったものが五六・六%と過半となっていて、死亡した状態で発見されたものは六一・五%である。この年齢層では発生場所で、一〇四才とは明らかに差異がみられる。

溺死の死亡率(人口一〇万対)を国際比較してみると、図9に示すとおり、わが国が最も高くなっていることがわかる。

保育における事故災害の発生状況^(注4)

昭和五十二年に日本学校安全会の給付対象となった保育所の管理下(ここという管理とは、児童が保育をうけているとき、また児童が通常の経路および方法により保育へ通い、または保育から帰宅させるときをいう。)にある事故災害の件数は、約二万九千件で、その中には死亡一五件(幼稚園を含む)、廃疾一四件の重篤事故が含まれている。

事故災害の発生状態をみると、場所別では保育中の事故災害が圧倒的に多く、全体の九八・七%を占め、登園中等

図10 負傷の場合と場所との関係

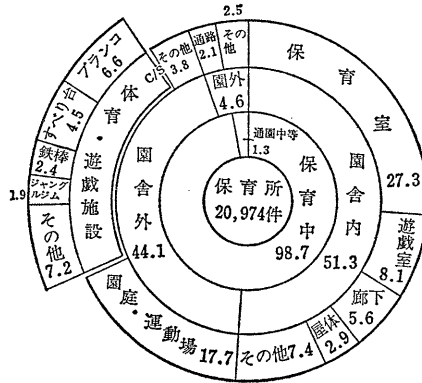


図11 場合と負傷の種類との関係

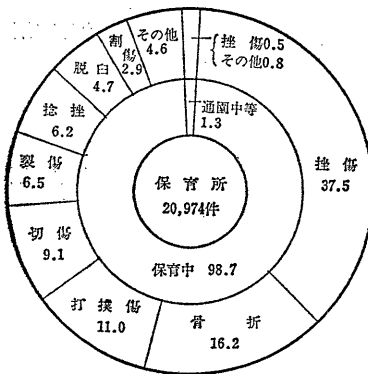


図12 どんな部位に、負傷が多いか

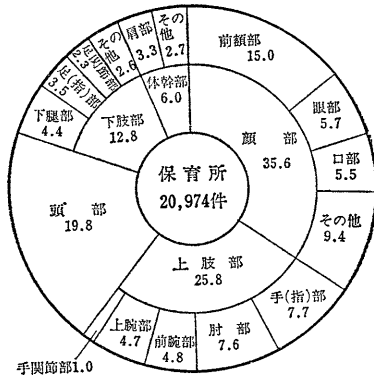


図13 廃疾事故の型 (幼稚園・保育所)

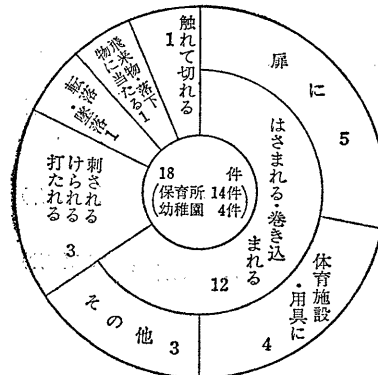


図14 死亡事故の型 (幼稚園・保育所)

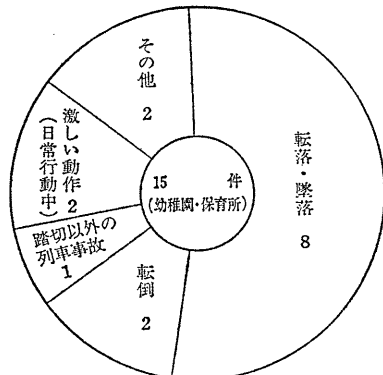


図15 何月に多く発生しているか

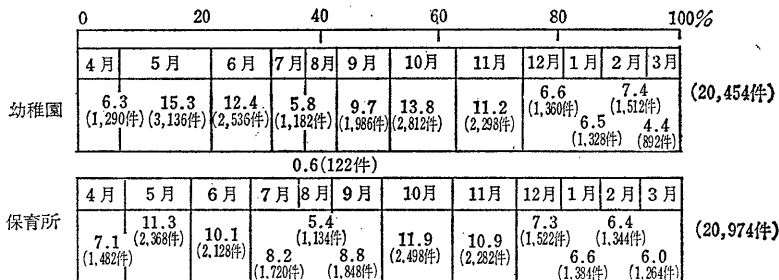


図16 何曜日に多く発生しているか

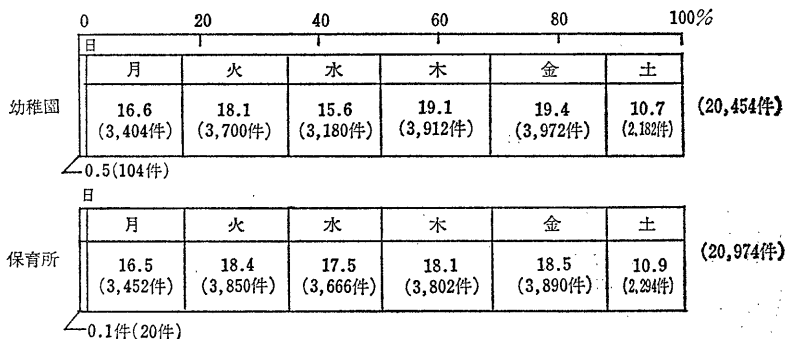


図17 何時に多く発生しているか

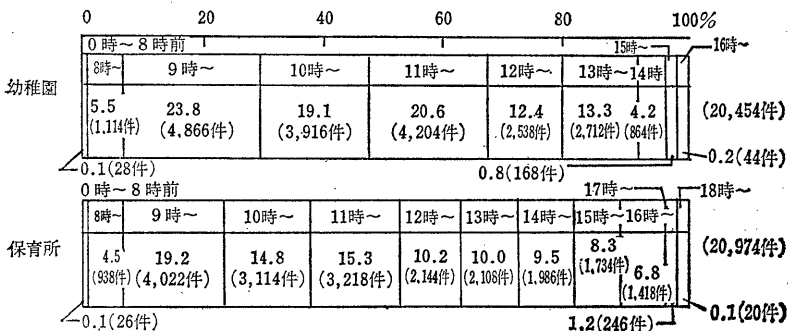
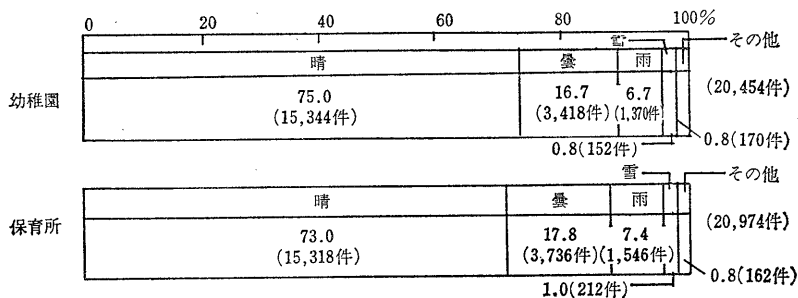


図18 どんな天候の時に多く発生しているか



一・三％である。また発生場所別にみると、園全内でおきたものが五一・三％、園庭等の園舎外でおきたものが四四・一％、道路等の園外が四・六％である。なかでも多いのは、保育室における事故で、ブランコ、すべり台等の遊具施設による事故を上まわっている。次いで園庭等の遊び中の事故である。負傷別では挫傷、骨折、打撲傷が多い。(図一〇～図一八)

四、その他の事故死傷^(注5)

① 墜落・転倒

子どもの負傷には転倒によるものが圧倒的に多いが、たまたまそこに角立ったものがあるとか、ナイフを持っていると大きな事故となる。しかし、いっそう大きな事故の原因となるのは墜落で、乳児が寝台、窓縁から落ちた場合、その落ち方によってははなはだ危い。二階、階段、運動遊具からの墜落はいっそう危いが、不注意や危険を知らないことによるものが多い。子どもは頭が大きいから転びやすく、落ちやすい。

② 落下物・衝突

保育所等の園内生活では、ぶらんこ、遊動木による負傷が多いが、回転塔も速度が早いとふりおとされる。これら動く遊具はしばしば大きな事故を起すから注意を要する。子どもは登ることを好むが、神社、寺等の石塔や土べい、石の門柱が倒れるとか、採土場の土砂くずれによる圧死もある。

③ 刺傷

刃物の乱用が自分及び他人に事故を起こした例は多いが、そのほか弓、ゴムパチンコ、空気銃、おもちゃの刀、やりなどによる事故もしばしばあり、これら危険遊具により失明した例もある。

④ 高熱物・爆発

子どもにとっては火、熱湯、ガス、電気が危いことはもちろんで、その設備と管理には充分気をつけなければならない。冬季に厚着をしていると火がついてもわからない。気がついて走りまわると火はもえ上がる。衣類がもえだしたときは、毛布、外とうなどぐるんで床をころがすと消える。化学セーイの衣類は、とけて皮膚につくので火傷を大きくする。遊具でもセルロイド、火薬のような引火爆発の危険のあるものをさけなければならないが、花火も注意を要する。

⑤ 窒息・閉塞・中毒

乳児にはもっとも注意を要する。添い寝の母親の乳房で窒息した例は多いが、ふとんが顔をふさいだり、隣にねていた上の子の寝がえりで夜具がかぶさって乳児が死んだ例もある。乳児は何でも口に入れたがるが、そのため貨幣、ばたんなどをのみこんだ例は多い。中毒による事故は食中毒と一酸化炭素の中毒が多い。こたつにもぐりこんだ幼児の中毒死や不注意に置かれた毒物の中毒も多い。

⑥ 動物による事故

犬、マムシ、猿などによる咬傷が多いが、あばれ牛馬や動物園内の事故もある。そのうちには不注意、いたずらによるものも多い。

⑦ 傷害・他殺・誘かい

けんかやふざけていることによる幼児期の過失は多い。遊びに来た隣の幼児を階段からつき落して死亡させた例

などがそれである。幼児とて性犯罪の対象になり、裂傷を負わされたという例もある。幼児が自分から家出するとは少ないが、迷い子はいしばある事故で、年少幼児にその例が多い。

五、事故の原因

事故は一般には不慮の事故、つまり思いがけない事故と表現されているが、あとで考えると当然起こるべくして起った、原因あつての結果であつたとみられるものが大部分である。アメリカの児童心理学者ゲゼルは「子どもの事故死は、おとなの注意と子ども自身の注意によって、これをかなり防ぐことができる」といつているが、まず多くの事故は、ある程度努力によつて防止できるという認識をもつことが必要である。事故防止をはかるためには、事故の発生に関する科学的理解をもつことが重要であるが、事故発生には伝染病にみられる法則のようなものがあり、疫学的なみかたをすることができる。元来、疫学は伝染病発生の三要因を事故発生にも当てはめて原因を考えようといふわけである。

- ① 主体、宿主——事故を起こす人で、年令、性別、遺伝的な素質や性格などについて調べていく。
- ② 動因、物体——事故の原因となつた物件。石が人に当たつた場合は石、自動車事故の場合は自動車がこれに相当する。

- ③ 環境——事故が起こつたときの周囲の状況。

以上のように三つの相関についてみる分類法である。

事故の原因を究明し、その対策を立てることは安全のために大切であるが、事故防止というときすぐ危険防止と除去という発想が多いが、それは乳児にとつて適切であるが、行動範囲が拡大する幼児の事故防止の場合には、幼児の行動圏の中からすべての危険物を除去することはむづかしく、したがつて幼児自身が危険に注意したり、危険を回避す

る能力を積極的に育成することも必要となる。このように、事故発生の因子として、子ども自身（年令、性格行動など）と物件（水、交通機関、刃物、暖房用具、熱湯など）と環境（園舎の状況、道路の状況、水辺の状況など）の三つの因子に着目し、三者の相関関係を把握し、発見された法則を切斷することによって事故防止が可能になるわけである。^{（注6）}

六、事故発生要因と潜在危険

人々は、前述の三種の事故原因につねにねらわれているが、それを除いたり、避けたりするので事故にはならない。しかし、知識や経験の不足のために気づかないでいると事故になる。人々に気づかれずにおり、事故になる可能性のある原因を潜在危険という。

事故は決して偶発するものではなく、潜在危険の増大によって事故発生にまで成熟する。したがって潜在危険は未成熟の事故である。事件事例を分析すると事故発生要因となる潜在危険は環境、行動、心身の状態、服装の四つの要因が考えられる。

(イ) 環境の潜在危険

不良な環境である。保育室の老朽化した床や穴のあいている廊下、滑りやすれ廊下、床から首を出している釘、階段が暗い、一度設置したら破損するまで安全点検もしないで放置されている遊具などは環境の潜在危険であり以外に多いものである。このような潜在危険は早期に発見して除去すべきである。

(ロ) 行動の潜在危険

幼児の行動は活動的であり、衝動的である。また、身体的には未発達の状態にあるため、成人ならば潜在危険にならないが、幼児にとっては危険行動となる場合がある。ブランコ遊びをしているのにその下にボールをとりに行

く行動、他の幼児をぶつても何とも思わない無知な行動、交通やスポーツのルールを守らない。立入禁止の場所に入る。使用禁止の道具を使うなど、周囲の環境を考えずに自己中心となり、衝動的にひき起こす行動はしてはならない行動の潜在危険である。

い 心身の潜在危険

人間の行動を観察すると精神状態と身体の場合は互に関係しあい、一方が不安定な時には他方はすぐ影響することとは誰もが経験している。しかも、心身状態の潜在危険が行動の潜在危険をひき起こしている。心配ごとがある、あわてている、急いでいる、おこっている、叱られてシュンとしている、はしゃいでいる、夢中になる、睡眠不足、疲労、病気、空腹等不良な心身状態の潜在危険によって事故が発生する。

（二）服装の潜在危険

冬の街ぶくれは自由がきかず動作がにぶくなり、危険から早く身を避けることができない。幼児の成長を考えて大きめの靴を買うことはよいが、幼児にとっては、ジャングルジム、スベリ台、ブランコなどからすべり、転落する潜在危険となる。また、レインコートのフードは視界を狭くし、耳をふさぐので周囲の危険がわからず、思わぬところで事故を起こす。このように幼児にとっては服装も潜在危険となる。（注7）

この四つの要因のうち一つの要因があることによって事故が発生するが、多くの場合はこの要因が二つ三つと重なり合って危険の比重を増大して事故につながることが多く管理上の問題点となる。事故発生以前に、このような事故発生の可能性のあるものを除くことが大切である。事故防止の根本は、潜在危険の早期発見、早期除去にあるといえる。

七、安全管理と安全教育

人々の安全を守る活動には安全管理と安全教育がある。安全管理は、それを受ける者から見れば、他人にしてもらうだけで消極的、他律的であり、その効果はその場かぎりで一時的であり、また本人かぎりでは他人には及ばない。

安全教育は、それを受ける者が、それによって安全のために自ら努力するようになるので、積極的、自律的であり、その効果は蓄積されるので永続的である。また、安全教育を受けた者の安全のみでなく、その周囲の者の安全にも力をもっている。すなわち、教育を受けた者は、周囲の者に対して安全管理や安全教育をするようになるからである。したがって、安全教育の効果は、人から人へとひろがっていく。

このようにみると、安全管理は短所ばかり、安全教育は長所ばかりという印象を受けるが、これは決して安全教育が安全管理に優るというわけではない。これは、両者の本質的相違であり、両者は車の両輪のごとく安全生活に不可欠のものである。また、実際の場面では、両者は厳密に区別できるものではなく、両者が一体となって行なれてこそ、安全生活が実現されるのである。

なお、安全教育は安全指導と安全学習に分けられる。前者は、事前に一定の計画は必要であるが、臨機応変に、チャンスをとらえ、相手のニーズをとらえて行なわれるものである。そして、多くは少数の者を対象に、具体的、实际的で詳細にわたって教育が行なわれる。後者は、一定の時間に計画的・組織的に行なわれるものである。多くは多数の者を対象に一般的・総括的な大きなテーマについて行なわれるものである。

生まれたての乳児では安全教育はもちろん無理で、全て周囲の人々による安全管理でその安全が守られるが、乳児もある程度大きくなれば多少の安全指導ができ、幼児ともなればその可能性がしだいに大きくなり、小学校入学ともなれば安全学習が可能になる。要するに、その人の安全を守る活動としては、加齢とともに安全指導、安全学習の占める割合がしだいに大きくなるわけである。^(注8)

八、年令階級別にみた安全教育のすすめ方

子どもの発達段階に応じて安全教育をどうすすめていったらよいかを山下俊郎氏の考えに従ってまとめてみると次のようになる。

① 第一段階（出生児～一才台）——条件反射的に安全に対する習慣を形成させる。

この時期の子どもは、心身の発達がきわめて未分化状態にあるため、もちろん潜在危険を認識させることはできない。しかし、自律的に防衛行動をとれないとはいえ、他律的に防衛行動をとらせることはできる。動物の訓練にみられる条件反射の原理にもとづく教育法である。例えば、やけどしない程度の熱さのヤカンなら、あえてさわらせる。扇風機やストーブなどにさわろうとしたら、こわい顔をして叱ったり、その手を叩く。こういうことを繰り返していれば、子どもはいつしかそれを自分のものにするものである。要するに、安全教育の最初の段階では、子どもの理解や納得にまつことなく、一種の強制と反復とによって、危険に対する身がまえをつくってやるわけである。子どものからだを通して教えるわけである。

② 第二段階（二才台～四才台）——模倣によって安全に対する行動様式を習得させる。

この時期の子ども、善悪の区別なく、何かにについて周囲の人の行動をまねる傾向が強く、いわゆる「模倣の時代」にいる。したがって、この時期は、子どもに好ましい習慣をつける好機であるとともに、好ましくない習慣がつくられやすい時でもある。大人の生活態度が子どもに影響を及ぼす点で、この時ほど重大な時期はない。例えば、道路はかならず端を歩くということを、親がいつもの確にやってみせていけば、それは理屈なしに、自然と子どもの習慣となつて身についていくであろう。したがって、大人は子どもの手本になる生活態度を示すことが大切である。

③ 第三段階（三才台後半～五才台）——言語的理解と種々の体験によって安全に対する行動様式を習得させ

る。

この時期の子どもは、言語の発達にともない、大人の行動様式を言語で理解できるようになる。また、知的な発達も著しい理解力も目立って発達してくる。したがって、危険から身を守る方法を具体的に教えてやりさえすれば十分理解することができる。しかし、こうした安全教育が実際の場面であまく生かされるようになるためには、日常生活での種々な経験が必要であり、しかもその体験による適応行動が無意識的に習慣化されるまでにならなければならぬ。ただ言語的理解による観念的理解にとどまってしまうようでは実際に役立たない。「こういう時は、こうするんだね」と口では利口なことをいうので安心してしまいが、おとなは子どものいうこととできることは違うことを知っておく必要がある。

④ 第四段階（六才台以後）——安全に対する正しい知識と技術を与え、責任ある積極的な態度と行動力を養う。就学すようになると、安全に対する知識や技術の習得がいちだんと高められ、集団の一員としての認識が強められることから、自分の態度や行動に責任をもつことができるようになり、他人との協力や道徳意識なども発達してくる。そして、個人的な安全ばかりでなく、集団的な安全に対しても積極的な適応行動がとれるようになってくる。したがってこの時期には、教育の一環として、学校における安全教育が積極的に行なわれなければならない。^(注9)

九、まとめ

幼児の事故の大部分を遊びをしているうちに夢中になって引きおこす例が非常に多い。このことは、幼児はひとつのことに集中すると、ほかに注意を向けることができないという発達心理によるものである。不注意はそれ自体心理的事故であるといえるが、安全教育では発達段階にに応じて、どのように危険に対して注意を向けさせるかが重要となる。

また、幼児は情緒に支配されやすく行動も衝動的であり、重大事故の多くは精神状態が不安定なとき、つまり極度に驚いたり、喜こんだり、怒ったりしているとき等に発生頻度がたかいのである。

近年、積極的な安全教育に関する、子どもの安全能力の開発をテーマとする保育研究が進んでいる。安全能力とは、子どもが危険を予知したり、回避したりする能力の総称であるが、東京大学健康教育学研究室の研究によると、安全能力には、身体運動的、知能知識的、情緒性格的、規範道徳的要素の四つの要素を含んでおり、特に身体運動的要素（敏捷性、瞬発力、柔軟性、平衡性等が特に影響すること）^(注10)については、幼少児期から計画的に開発することが望ましいとしている。安全能力を意図的に伸ばす遊びを考案し、実験した事例報告をみると、当該児では危険を回避するために要する精神身体的反応時間において、かなり短縮がみられるということであり、事故防止の積極的な方策として、今後の重要な研究課題となろう。

注1 「国民衛生の動向」昭和五五年版六三頁～六五頁統計表第九表（三一～三十三）

注2 「統合乳幼児研究」一九七七・二一四、八二頁～八五頁

注3 「厚生指標」二六卷八号一四頁～一五頁

注4 「園長ハンドブック」全国保育協議会編 二〇一頁～二〇三頁

注5 「保育時報」一九七二、三卷二号 五頁

注6 東京大学公開講座「子ども」八一頁

注7 「保育時報」一九七二、三卷二号 六頁

注8 東京大学公開講座「前掲書」八三頁～八五頁

注9 「前掲書」九一頁～九三頁

注10 「保育事報」一九七〇、一卷三号、十八頁

参考文献

- 東京大学公開講座「子ども」東京大学出版会
国民衛生の動向 昭和五五年版 財団法人厚生統計協会
総合乳幼児研究 一九七九・二―四 同文書院
厚生の指標二六卷第八号 財団法人厚生統計協会
保育事報一九七〇・一卷三号・一九七二、三卷二号